Zentrum polis Politik Lernen in der Schule

polis aktuell

4/2026

MOBILITÄT

LEBENSRAUM SCHULE MITGESTALTEN



Bundesministerium Bildung

LIEBE LESERINNEN UND LESER!

Mobilität betrifft uns alle – jeden Tag und in den unterschiedlichsten Lebenssituationen. Sie ist ein Grundbedürfnis, denn die Möglichkeit, sich von A nach B zu bewegen, schafft die Voraussetzung für soziale Teilhabe. Wie inklusiv eine Gesellschaft ist, hängt daher wesentlich von der Gestaltung des öffentlichen Raums, der vorhandenen Infrastruktur und den verfügbaren Mobilitätsoptionen ab. Zugleich beeinflusst die Art, wie wir uns fortbewegen, unsere Lebensqualität, unsere Gesundheit und das Klima. Mobilitätsbildung greift diese Zusammenhänge auf. Sie geht damit deutlich über die klassische Verkehrserziehung hinaus, die vor allem auf die sichere Teilnahme am Straßenverkehr abzielt. Mobilitätsbildung versteht Mobilität als gesellschaftliches und politisches Thema: Sie regt dazu an, unterschiedliche Mobilitätsformen zu reflektieren, Zielkonflikte zu erkennen und nachhaltige Entscheidungen zu treffen. Insbesondere jungen Menschen sollen eine aktive und nachhaltige Mobilität sowie die Teilhabe am öffentlichen Raum nähergebracht werden. Damit leistet die Mobilitätsbildung einen wichtigen Beitrag zur Politischen Bildung und Demokratiebildung sowie zur Bildung für nachhaltige Entwicklung. Dieses Heft richtet sich insbesondere an Lehrkräfte der Sekundarstufen I und II und möchte sie dabei unterstützen, Verkehrs- und Mobilitätsbildung als übergreifendes Thema sowie im Rahmen der Schulentwicklung und des schulischen Mobilitätsmanagements zu vermitteln.

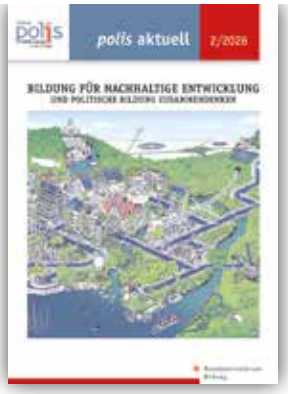
Das Heft eröffnet mit einem Blick auf die historische Entwicklung der Verkehrs- und Stadtplanung. Anschließend werden zentrale Herausforderungen wie die Aufteilung des öffentlichen Raums, unterschiedliche Mobilitätsbedingungen in Stadt und Land sowie die Bedeutung des Verkehrs für den Klimaschutz behandelt. Ein weiterer Schwerpunkt widmet sich der europäischen Mobilitätspolitik und stellt internationale Beispiele gelungener und nachhaltiger Verkehrsplanung vor. Darüber hinaus zeigt das Heft auf, wie Schulen Mobilitätsbildung aktiv gestalten können – von sicheren Schulwegen und schülerinnen- und schülergerechten Schulvorplätzen bis hin zu Bildungsangeboten und Fördermöglichkeiten. Mehrere praxisnahe Unterrichtsbeispiele sowie zahlreiche Methoden-, Recherche- und Linktipps unterstützen Lehrkräfte dabei, das Thema im Unterricht aufzugreifen, mit ihren Schülerinnen und Schülern über die Mobilität der Zukunft nachzudenken sowie den Lebensraum Schule gemeinsam projektorientiert zu gestalten.

Wir wünschen viel Spaß beim Lesen dieses Hefts und beim Umsetzen der Methodentipps.

Ihr Team von Zentrum *polis*
> service@politik-lernen.at

INHALT

1 Geschichte und Wandel des öffentlichen Raums.. 3
2 Aktuelle Herausforderungen 4
3 Mobilität in Europa 8
4 Good Practice – International 9
5 Partizipation und aktive Mobilität an Schulen ..10
6 Unterrichtsbeispiel.....13
7 Weiterführende Links 18



BILDUNG FÜR NACHHALTIGE ENTWICKLUNG UND DEMOKRATIEBILDUNG ZUSAMMENDENKEN
polis aktuell 2/2026
> www.politik-lernen.at/polisaktuell-bildung-fuer-nachhaltige-entwicklung



UTOPIEN FÜR DEN UNTERRICHT. PRAXISBEISPIELE AUS DEN FÄCHERN
Edition *polis*, 2026
> www.politik-lernen.at/utopien_fuer_den_unterricht



PARTIZIPATION VON KINDERN UND JUGENDLICHEN
polis aktuell 4/2021
> www.politik-lernen.at/pa_partizipation

1 GESCHICHTE UND WANDEL DES ÖFFENTLICHEN RAUMS

DIE URSPRÜNGLICHE „STADT DER KURZEN WEGE“

Bis ins späte 19. Jahrhundert lagen Wohnen, Arbeiten, Handel und Versorgung räumlich eng beieinander, da die meisten Wege zu Fuß zurückgelegt wurden. Historische Stadtkerne verdeutlichen diese dichte und funktionsgemischte Siedlungsstruktur bis heute.

INDUSTRIALISIERUNG UND WACHSTUM

Mit der Einführung von Eisen-, Straßen- sowie U-Bahnen im späten 19. Jahrhundert konnten viele Städte über ihre historischen Grenzen hinauswachsen.

Einen grundlegenden Wandel bewirkte die Entwicklung des Automobils (ab 1886). Insbesondere mit der Massenmotorisierung nach dem Zweiten Weltkrieg veränderten sich Stadtstruktur und Verkehrspolitik grundlegend. Das Automobil ermöglichte eine räumliche Trennung von Wohnen, Arbeiten und Freizeit und begünstigte die Ausdehnung von Siedlungen in das Umland. Straßenbau, Siedlungsentwicklung und steigendes Verkehrsaufkommen verstärkten sich dabei gegenseitig. Gleichzeitig entwickelte sich das Auto zu einem Symbol für Wohlstand, individuelle Mobilität und gesellschaftlichen Fortschritt.

DIE AUTOSTADT

In den 1950er- und 1960er-Jahren wurde in vielen europäischen Städten das Leitbild der „autogerechten Stadt“ umgesetzt. Straßen wurden verbreitert, Kreuzungen umgebaut und der Verkehrsfluss des motorisierten Individualverkehrs priorisiert. Die Straßenverkehrsordnung ordnete den öffentlichen Raum zunehmend nach Verkehrsarten: Fahrbahnen dienten vor allem dem Autoverkehr, während sich der Fußverkehr auf Gehwege und Querungsstellen beschränkte. Der öffentliche Straßenraum verlor dadurch vielerorts seine Funktion als Aufenthalts- und Begegnungsraum.

UMDENKEN DURCH ENERGIE- UND UMWELTPOLITIK

Die Ölkrisen von 1973 und 1979 sowie ein wachsendes Umweltbewusstsein führten zu einer kritischen Auseinandersetzung mit den zunehmenden Folgen des Autoverkehrs. In den 1980er-Jahren gewannen Themen wie Luftverschmutzung, Lärmbelastung und Flächenverbrauch an Bedeutung. Einen wichtigen internationalen



Der Verkehrsforscher Hermann Knoflacher übt mit dem „Gehzeug“ Kritik am Platzbedarf des Automobils.[1] Bild: Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, TU Wien, 27. August 2007, CC BY-SA 2.0 AT.

Bezugspunkt bildete die UN-Konferenz für Umwelt und Entwicklung 1992 in Rio de Janeiro. Ziele wie Nachhaltigkeit, Lebensqualität und eine stärkere Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs gewannen an Bedeutung.

NEUE LEITBILDER DER STADTENTWICKLUNG

Seit der Jahrtausendwende verfolgen zahlreiche Städte neue Ansätze der Verkehrs- und Stadtplanung. Konzepte wie Schulvorplätze und Begegnungszonen sollen den öffentlichen Raum stärker als Aufenthalts- und Lebensraum gestalten.

Multimodalität gewinnt an Bedeutung: Statt auf den eigenen PKW zu setzen, wird die Fortbewegung durch ein vernetztes Angebot aus Öffentlichen Verkehrsmitteln, Fahrrädern, Car- und Bikesharing flexibel gestaltet. Die Stadtplanung besinnt sich auf die ursprüngliche Struktur der kompakten, europäischen Stadt mit ihrer Nutzungsmischung und langsameren Geschwindigkeiten: auf eine Stadt der kurzen Wege.

Der Wandel von der „autogerechten“ zur „menschengerechten“ Stadt ist ein langfristiger Prozess, der tiefgreifende politische und gesellschaftliche Veränderungen erfordert.

1 Das Leitbild der „autogerechten Stadt“ prägt die Stadtplanung bis heute. Ein Privat-PKW in Österreich steht im Durchschnitt 23 Stunden pro Tag und belegt dabei 10-12 m² Platz. Quelle: VCÖ (2024): Carsharing erhöht Effizienz und ersetzt viele Privat-PKWs. vcoe.at/publikationen/vcoe-factsheets/detail/carsharing-erhoeht-effizienz-und-ersetzt-viele-privat-pkw

2 AKTUELLE HERAUSFORDERUNGEN

2.1 WEM GEHÖRT DER ÖFFENTLICHE RAUM?

Bei der Entwicklung von Städten und Gemeinden spielt die Gestaltung des öffentlichen Raums eine wichtige Rolle. Mit dem Aufkommen der Massenmotorisierung erhielt der Automobilverkehr immer mehr Platz, während Zufußgehende, Radfahrende und Aufenthaltsbereiche zunehmend an den Rand gedrängt wurden. So entstand ein öffentlicher Raum, der kaum zum Verweilen einlädt, in dem das Auto allgegenwärtig ist und sich Zufußgehende sowie Radfahrende nur eingeschränkt bewegen können. Um dem entgegenzuwirken, werden zunehmend verkehrsberuhigende Maßnahmen gesetzt und Ansätze verfolgt, den öffentlichen Raum gerechter zu verteilen, sodass Zufußgehenden und Radfahrenden mehr Platz zur Verfügung steht.

Die Raumplanung ist ein geeignetes Instrument, um Land- und Ressourcennutzung so zu steuern, dass eine nachhaltige, effiziente und ausgewogene Entwicklung entsteht, im Einklang mit den Anforderungen von Bevölkerung, Wirtschaft und Umwelt. In der Praxis führt fehlerhafte Raumplanung auch zu zahlreichen Problemen, wie z.B. großflächige Versiegelungen, Zersiedelung oder mangelndem sozial gerechtem und barrierefreiem Wohnraum.



ERFOLGSKONZEPT: BEGEGNUNGSZONE

Eine Begegnungszone ist ein speziell gekennzeichneter Straßenabschnitt, in dem sich Zufußgehende, Radfahrende und Autofahrende die Fahrbahn gleichberechtigt teilen. Ein Tempolimit von meist 20km/h soll dabei den Aufenthalt auf der Straße sicherer machen. Das Konzept beruht auf ein gegenseitiges Miteinander.

Quelle: oesterreich.gv.at

Bekannte Beispiele von West nach Ost:

- Bregenz – Rathausstraße/Kornmarktplatz
- Kufstein – Kinkstraße/Josef-Egger-Straße
- Salzburg – Neue Mitte Lehen
- Linz – Südliche Landstraße
- Graz – Zinzendorfgasse
- Sankt Pölten – Schulgasse
- Wien – Mariahilfer Straße

2.2 STADT UND LAND

STRUKTURWANDEL

Ländliche Räume haben in den letzten Jahrzehnten einen tiefgreifenden wirtschaftlichen und demografischen Wandel durchlaufen. Landwirtschaftliche Betriebe und damit verbundene Arbeitsplätze sind stark zurückgegangen, während Dienstleistungssektor und produzierendes Gewerbe an Bedeutung gewonnen haben. Gleichzeitig konzentrieren sich wirtschaftliche und alltägliche Aktivitäten zunehmend in Städten. Einrichtungen der Daseinsvorsorge – etwa Geschäfte, Bildungs- oder medizinische Angebote – werden vielerorts ausgedünnt und in größeren Orten gebündelt. Für die Landbevölkerung bedeutet das: Das Alltagsleben regionalisiert sich, Wege zu Arbeit, Einkauf oder Freizeit werden länger.

MOBILITÄTSBEDÜRFNISSE

Auf dem Land legen Menschen im Schnitt größere Distanzen zurück als in Städten, besonders beim Pendeln zum Arbeitsplatz. Während in Städten der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) eine wichtige Rolle spielt, dominiert auf dem Land der private PKW: Rund zwei Drittel aller Wege werden dort laut einer Verkehrserhebung des Landes Oberösterreich (2022)[2] mit dem Auto zurückgelegt. Grund dafür sind geringe Taktung, eingeschränkte Bedienzeiten und unzureichende Flächenabdeckung des ÖPNV. Besonders betroffen sind Personengruppen ohne eigenem Auto (etwa ältere Menschen, Jugendliche oder Menschen mit geringem Einkommen), für welche die eingeschränkte Mobilität den Zugang zu Versorgung und sozialer Teilhabe erschwert.

MÖGLICHE LÖSUNGSWEGE

Diskutiert werden speziell angepasste Ansätze, z.B. autonom fahrende Kleinbusse als bedarfsorientierte Ergänzung zum ÖPNV oder als Zubringer zu Bahnhöfen. In der Praxis haben sich Pendelbusse und Park- sowie Bike-and-Ride-Anlagen bewährt. Hierbei werden in der Nähe von Haltestellen des ÖPNV Parkplätze für PKWs, Motorräder und Busse zur Verfügung gestellt. Vor allem Berufstätigen wird so die Möglichkeit gegeben, ihren PKW am Stadtrand abzustellen und ohne Stau und Parkplatzprobleme mit öffentlichen Verkehrsmitteln in die Innenstadt zu gelangen.

2 Verkehrserhebung Oberösterreich 2022. Ergebnisbericht. www.land-oberoesterreich.gv.at/files/statistik/verkehr/ve2022/ve2022_4.pdf

MODAL SPLIT

Der Modal Split gibt Auskunft darüber, welchen Anteil die einzelnen Verkehrsarten an den Gesamtkilometern bzw. den pro Tag zurückgelegten Wegen haben. So kann er auch Änderungen des Mobilitätsverhaltens in einer Gemeinde innerhalb eines bestimmten Zeitraums aufzeigen. Viele Städte streben das Ziel an, den Modal Split so anzupassen, dass die verschiedenen Verkehrsarten auf einen gleich hohen Anteil am Gesamtverkehr kommen.

Die untenstehende **Grafik** stellt den Modal Split in Stadt und Land gegenüber – mit Wien exemplarisch für den städtischen Raum und Oberösterreich für den ländlichen Raum. Hier wird deutlich, wie stark städtische Dichte und ÖPNV-Angebot das Mobilitätsverhalten prägen. In Wien werden rund drei Viertel der Wege umweltfreundlich zurückgelegt. In Oberösterreich dominiert klar das Auto mit rund 66 Prozent aller Wege, typisch für einen zersiedelten, ländlich geprägten Raum.

TIPPS FÜR DEN UNTERRICHT

Georg Marschnig: Wo ist das Leben besser – auf dem Land oder in der Stadt? In: Politisches Lernen in der Volksschule, IGPB, 2024, S. 74.
www.politik-lernen.at/politischeslernenindervs

Eduthek: Verkehrs- und Mobilitätsbildung
www.bildung.gv.at/course/view.php?id=17

Klimaaktiv: Mobilität auf Klimakurs. Unterrichtsimpulse für die 9. bis 13. Schulstufe, 2024.
www.klimaaktiv.at/publikationen/mobilitaet-auf-klimakurs-unterrichtsimpulse-fuer-die-9-bis-13-schulstufe

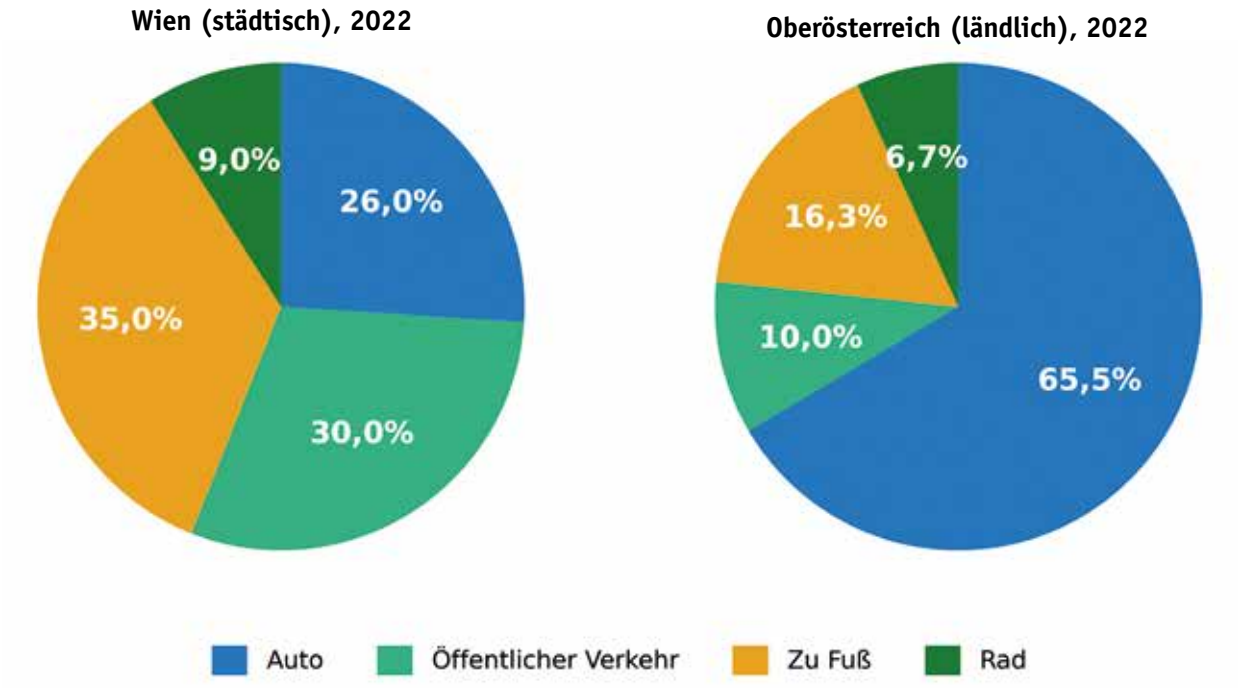
LESE- UND LINKTIPPS

Interaktive Karte: Mobil am Land
Bedarfsverkehr, Carsharing, Mitfahrbörsen
www.mobil-am-land.at

VCÖ: Grafiken zum Thema Aktive Mobilität
www.vcoe.at/grafiken/detail/aktive-mobilitaet

VCÖ: Unterschiede zwischen Stadt und Land bei Autobesitz so groß wie noch nie
www.vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/vcoe-unterschiede-zwischen-stadt-und-land-bei-autobesitz-so-gross-wie-noch-nie

MODAL SPLIT IM VERGLEICH – STADT VERSUS LAND



Quellen: Wiener Linien, Modal Split Erhebung 2021/22. presse.wien.gv.at/documents/27041/13035707/2023-03-23-modal_split_2022_v2_k2/c95ff976-eadf-4f9b-b815-70ac600bdde9?t=1679566316444
Verkehrserhebung Oberösterreich 2022. www.land-oberoesterreich.gv.at/files/statistik/verkehr/ve2022/ve2022_4.pdf
Die Zahlen zur ländlichen Mobilität ergeben in Summe weniger als 100 Prozent, die fehlende Differenz ergibt sich aus Mischformen der Mobilität. Neuere ländliche Mobilitätserhebungen lagen bis zum Redaktionsschluss nicht vor.

2.3 KLIMAWANDEL

ROLLE DES VERKEHRS

Der Verkehr zählt in Österreich zu den zentralen Verursachern von Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen). Berechnungen des Umweltbundesamts aus dem Jahr 2024 zufolge entfallen knapp ein Drittel der nationalen THG-Emissionen auf den Verkehrssektor. Damit liegt Österreich im europäischen Durchschnitt. Global beträgt der Anteil des Verkehrs an den THG-Emissionen etwa 20 Prozent.

Anders als in allen übrigen Sektoren sind die verkehrsbedingten Emissionen in Österreich seit 1990 weiterhin stark gestiegen. Das entspricht auch der globalen Entwicklung. Eine wesentliche Ursache liegt am wachsenden motorisierten Individualverkehr (MIV). Rund 90 Prozent der im Verkehr eingesetzten Energie stammen nach wie vor aus fossilen Quellen.

Die Berechnung der österreichischen THG-Emissionen basiert auf den in Österreich verkauften Treibstoffmengen. Dadurch wird auch jener Treibstoff der österreichischen Bilanz zugerechnet, der in Österreich vertankt, aber im Ausland verfahren wird.

Quellen:
Europäische Kommission: Greenhouse Gas emissions of all world countries, 2025. edgar.jrc.ec.europa.eu/report_2025
Umweltbundesamt 2024. www.umweltbundesamt.at/klima/treibhausgas

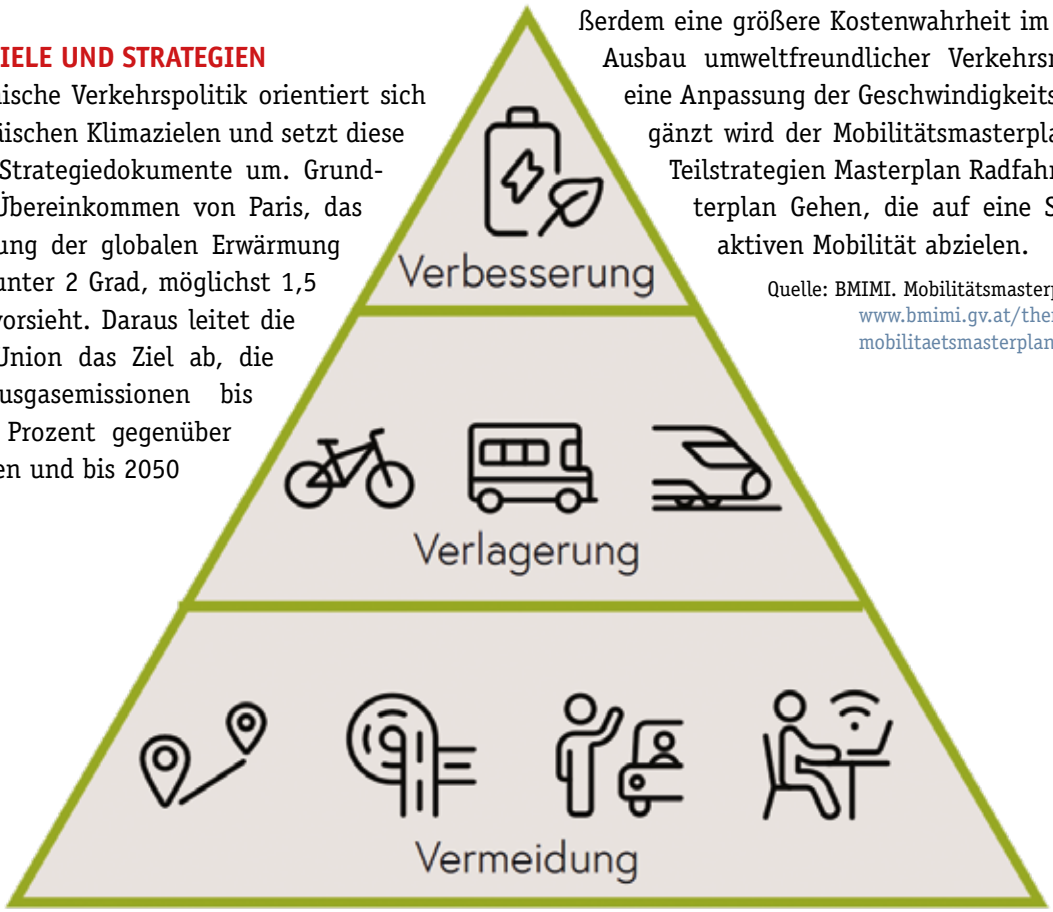
NATIONALE ZIELE UND STRATEGIEN

Die österreichische Verkehrspolitik orientiert sich an den europäischen Klimazielen und setzt diese in nationale Strategiedokumente um. Grundlage ist das Übereinkommen von Paris, das eine Begrenzung der globalen Erwärmung auf deutlich unter 2 Grad, möglichst 1,5 Grad Celsius vorsieht. Daraus leitet die Europäische Union das Ziel ab, die Netto-Treibhausgasemissionen bis 2030 um 55 Prozent gegenüber 1990 zu senken und bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen. Österreich hat sich im Rahmen des Regierungsprogramms 2020–2024 zum Ziel gesetzt, bereits bis 2040 klimaneutral zu werden.

Der Mobilität kommt in der nationalen Klimastrategie besondere Bedeutung zu. Der zentrale Rahmen hierfür ist der Mobilitätsmasterplan 2030, der vom Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) 2021 vorgelegt wurde und als Klimaschutzrahmen für den Verkehrssektor gilt. Er folgt drei Grundprinzipien: **Vermeiden** – etwa durch kurze Wege in der Raumplanung, Homeoffice oder Fahrgemeinschaften; **Verlagern** – der Umstieg auf Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr; sowie **Verbessern** – die technische Optimierung des verbleibenden motorisierten Verkehrs, insbesondere durch Elektroantriebe.

Fachliche Einschätzungen zeigen, dass technische Effizienzsteigerungen allein nicht ausreichen werden, um die Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen. Der Mobilitätsmasterplan 2030 benennt daher auch Reduktionspotenziale, die auf einer Verhaltensänderung beruhen: So sollen etwa Dienstreisen verstärkt mit Bus, Bahn oder im Elektro-PKW in Fahrgemeinschaften erfolgen und Flugreisen zunehmend durch andere öffentliche Verkehrsmittel ersetzt werden. Als notwendig gelten außerdem eine größere Kostenwahrheit im Verkehr, der Ausbau umweltfreundlicher Verkehrsmittel sowie eine Anpassung der Geschwindigkeitsgrenzen. Ergänzt wird der Mobilitätsmasterplan durch die Teilstrategien Masterplan Radfahren und Masterplan Gehen, die auf eine Stärkung der aktiven Mobilität abzielen.

Quelle: BMIMI. Mobilitätsmasterplan 2030, 2021. www.bmimi.gv.at/themen/mobilitaet/mobilitaetsmasterplan/mmp2030.html



Grafik: Pyramide einer klimaneutralen und nachhaltigen Mobilität. Quelle: BMIMI. Mobilitätsmasterplan 2030, 2021. www.bmimi.gv.at/themen/mobilitaet/mobilitaetsmasterplan/mmp2030.html

EUROPÄISCHE UND INTERNATIONALE ZIELE

Die europäische Klimapolitik ist rechtlich im Europäischen Klimagesetz verankert, das die Klimaneutralität der EU bis 2050 als verbindliches Ziel festschreibt. Als Zwischenschritt gilt das Ziel, die Netto-Treibhausgasemissionen bis 2030 gegenüber 1990 um mindestens 55 Prozent zu senken.

International bildet das Pariser Klimaabkommen von 2015 den übergeordneten Rahmen, auf den sich sowohl die EU-Ziele als auch die nationalen Strategien der Mitgliedstaaten – darunter Österreich – beziehen. Der Verkehrssektor gilt dabei europaweit als besondere Herausforderung, da er, wie bereits erwähnt, im Unterschied zu anderen Sektoren in den letzten Jahrzehnten keine deutliche Emissionsminderung verzeichnen konnte und weiterhin stark von fossilen Energieträgern abhängig ist. Die EU-Strategien setzen daher, ähnlich wie der österreichische Mobilitätsmasterplan 2030, auf ein Zusammenspiel aus technischer Verbesserung der Fahrzeugflotten, ordnungspolitischen Vorgaben und der Förderung von emissionsärmeren Verkehrsmitteln.

Quellen:
Europäische Kommission: Klimaschutz und Grüner Deal, 2025.
commission.europa.eu/topics/climate-action/climate-action-and-green-deal_de
Europäische Kommission: 2030 climate targets, 2024.
climate.ec.europa.eu/eu-action/climate-strategies-targets/2030-climate-targets_en
Rat der Europäischen Union: Fit for 55, 2026.
www.consilium.europa.eu/en/policies/fit-for-55

ABA BHS-Diplomarbeiten

Themenvorschläge für abschließende Arbeiten und Diplomarbeiten

- Förderung von nachhaltiger Mobilität und Barrierefreiheit an der Schule: Evaluierung des Mobilitätsverhaltens der SchülerInnen und Erarbeitung konkreter Verbesserungsvorschläge
- Die Rolle des Verkehrssektors bei der Erreichung der Klimaziele 2030 in Österreich: statistische Analyse aktueller Emissionswerte und Verkehrsdaten
- Nachhaltige Mobilität im urbanen und ländlichen Raum: ein Vergleich nachhaltiger Verkehrskonzepte in der Stadt und am Land
- Recherche und Vergleich: Erfolgsgeschichten von umgestalteten Schulumgebungen

LESETIPPS DER BUNDESZENTRALE FÜR POLITISCHE BILDUNG

Das Auto. In: Aus Politik und Zeitgeschichte, Nr. 43/2019, 18.10.2019.
www.bpb.de/shop/zeitschriften/apuz/298753/das-auto

Verkehr. In: fluter, Nr. 92, 2024.
www.fluter.de/heft92

TIPPS FÜR DEN UNTERRICHT

VERGLEICHENDE ANALYSE

Mobilitätskonzepte europäischer Städte

Die SchülerInnen arbeiten in Kleingruppen. Jede Gruppe wählt eine europäische Stadt (z.B. Wien, Paris oder Kopenhagen) und recherchiert deren Mobilitätskonzept. Dabei orientieren sie sich an folgenden Fragen:

- Vor welchen verkehrspolitischen Herausforderungen steht die Stadt und welche waren ausschlaggebend für Veränderungen?
- Welche Ziele verfolgt sie mit ihrem Mobilitätskonzept?
- Welche Maßnahmen wurden bereits umgesetzt?
- Welche Erfolge oder Schwierigkeiten sind bisher erkennbar?
- Wie wurde die Bevölkerung eingebunden? Wie wurden Kinder, Jugendliche und Schulen berücksichtigt? Welche Bedeutung hat die Barrierefreiheit?

Die Ergebnisse werden in Form eines Posters oder einer Präsentation (z.B. mit Prezi oder PowerPoint) vorgestellt.
Anschließend vergleichen die SchülerInnen die Mobilitätskonzepte der verschiedenen Städte. Sie diskutieren, welche Gemeinsamkeiten und Unterschiede sich erkennen lassen, welche Maßnahmen sie für besonders sinnvoll halten und welche Ideen sich möglicherweise auch auf andere Städte übertragen lassen würden.

GOOD PRACTICE: UMGESTALTUNG DER WIENER RINGSTRASSE

Der Rad- und Fußverkehr auf der Wiener Ringstraße wird ab Herbst 2026 etappenweise entflochten und neugestaltet. Die Nebenfahrbahnen und seitlichen Alleen bieten künftig mehr Platz zum Flanieren und Radeln und verbessern die Aufenthaltsqualität für alle StadtbewohnerInnen. Mehr Infos unter:
meinring.wien
wienwirdwow.at/ringstrasse-neu

3 MOBILITÄT IN EUROPA

EUROPÄISCHE STRATEGIE

Ausgehend vom Europäischen Klimagesetz, stützt sich die europäische Verkehrspolitik auf mehrere zentrale Strategiepapiere:

- die Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität,
- den neuen europäischen Rahmen für urbane Mobilität
- sowie die TEN-T-Richtlinie (Trans-European Transport Network).

Die **Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität** bildet dabei den übergreifenden Rahmen: Sie umfasst 82 Einzelinitiativen und verfolgt das Ziel, die Emissionen des Verkehrssektors bis 2050 um 90 Prozent zu senken. Bis 2030 sollen zudem mindestens 30 Millionen emissionsfreie PKWs auf europäischen Straßen unterwegs sein und 100 europäische Städte klimaneutral werden.

Speziell für den städtischen Raum wurde der **neue europäische Rahmen für urbane Mobilität** geschaffen. Er zielt auf emissionsfreie, sichere städtische Verkehrssysteme, eine Stärkung des öffentlichen Verkehrs sowie emissionsfreie Stadtlogistik ab.

Die **TEN-T-Richtlinie** regelt den nachhaltigen Ausbau grenzüberschreitender Verkehrsverbindungen.

Quellen:
Europäische Kommission: Mobility strategy, o.J.
transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_en
Europäische Kommission: Sustainable urban mobility, o.J.
transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/sustainable-urban-mobility_en

TIPP RECHERCHE

Verkehrspolitik gestern und heute

Die SchülerInnen recherchieren in Kleingruppen, wie sich die österreichische (oder europäische) Verkehrspolitik in den letzten 50 Jahren verändert hat: Wie haben sich die Prioritäten der Verkehrspolitik im Lauf der Zeit verschoben? Gibt es verkehrspolitische Ziele, die gleichgeblieben sind? Welche Verkehrsmittel wurden früher besonders gefördert, welche stehen heute im Mittelpunkt? Welche verkehrspolitischen Maßnahmen wären vor 50 Jahren kaum vorstellbar gewesen? Welche gesellschaftlichen/politischen Entwicklungen haben zu einem Wandel der Verkehrspolitik geführt?



Die **Europäische Mobilitätswoche** findet **jedes Jahr vom 16. bis 22. September** statt. Die Aktionswoche bietet die Chance, klimafreundliche und zukunftsweisende Mobilität vor Ort sichtbar zu machen und dafür zu begeistern.
Auf der Website finden Sie einen Aktionskalender mit kreativen Aktionsideen für Schulen, eine Übersicht von Good Practices als mögliche Inspirationsquelle, Infos und Materialien. Jedes Jahr wird ein Mobilitätswochenpreis für Bildungseinrichtungen verliehen.
Registrierung und Anleitung unter:
www.mobilitaetswoche.at

UN-ZIELE FÜR NACHHALTIGE ENTWICKLUNG (SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS, SDGs)

Die europäischen Mobilitätsziele gehen Hand in Hand mit den Zielen für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen.



Ziel 11: Nachhaltige Städte und Gemeinden soll dafür sorgen, dass Städte und Siedlungen inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig werden.

Unterziel 11.2: Bis 2030 soll der Zugang zu sicheren, bezahlbaren, zugänglichen und nachhaltigen Verkehrssystemen für alle ermöglicht und die Sicherheit im Straßenverkehr verbessert werden, insbesondere durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, mit besonderem Augenmerk auf die Bedürfnisse von Menschen in prekären Situationen, Frauen, Kindern, Menschen mit Behinderungen und älteren Menschen.

2026-2035: UN-Dekade für nachhaltigen Verkehr
www.2030agenda.de/en/article/mobilitatswende-global-un-ruft-jahrzehnt-des-nachhaltigen-transports-aus

Zentrum *polis* Dossier SDG 11:
www.politik-lernen.at/sdg11

4 GOOD PRACTICE – INTERNATIONAL

SUPERBLOCKS (SUPERGRÄTZL)

Barcelona gilt als Pionierstadt des Superblock-Konzepts. Kernidee ist es, mehrere Häuserblöcke zu einer verkehrsberuhigten Einheit zusammenzufassen, den Durchzugsverkehr über Hauptstraßen umzuleiten und freiwerdende Flächen für Natur, Platz zum Spielen und eine bessere Aufenthaltsqualität zu nutzen. Studien zeigen positive Effekte auf Gesundheit, Lärm- und Schadstoffbelastung sowie auf Klimaresilienz. Das Konzept wurde seither in zahlreichen Städten weltweit nachgeahmt. 2026 wurde in Wien-Favoriten das erste „Supergrätzl" in Österreich fertiggestellt. Rund um die Mittelschule Herzgasse wurden der Verkehr reduziert, Grünflächen geschaffen und eine Fußgängerzone errichtet.



Schulzone in Wien-Favoriten, 2023. Foto: Paul Asimov, CC BY-SA 4.0.

„PARIS ATMET AUF" UND PARISER „SCHULSTRASSEN"

Die ehemalige Bürgermeisterin von Paris, Anne Hidalgo, verfolgte in ihrer Amtszeit (2014–2026) einen entschiedenen Kurs zur Rückgewinnung des öffentlichen Raums: An Wochenenden werden seitdem ganze Stadtviertel für den Autoverkehr gesperrt („Paris respire" – „Paris atmet auf"), das Radwegenetz wurde massiv ausgebaut. Gegen erheblichen Widerstand setzte Hidalgo zudem die Umwandlung der Seine-Begleitstraßen in Fußgängerzonen durch.

Das Pariser Programm der „Rues aux écoles" („Schulstraßen") ist eine der weltweit umfassendsten städtebaulichen Transformationen im Schulumfeld. Es wurde im Jahr 2020 ins Leben gerufen und hat die Verkehrsberuhigung von über 300 Straßenabschnitten vor Kindergärten und Volksschulen realisiert. Dabei werden Straßen in Fußgängerzonen umgewandelt und begrünt. Ziel ist es, die Lärm- und Luftverschmutzung zu verringern und die Sicherheit der Schüler und Schülerinnen zu verbessern.

AUCKLAND BAUT AUTOBAHN ZU RADWEG UM

2016 wurde eine stillgelegte Autobahnausfahrt in Auckland (Neuseeland) zu einem pinkgefärbten, 600 Meter langen Geh- und Radweg umgebaut. Plexiglas-Paneele schützen vor Verkehrslärm und Wind. Bereits im ersten Jahr wurden mehr als 200.000 zusätzliche Radfahrten gezählt, vor allem durch Pendelnde.

Schülern und Schülerinnen der nahegelegenen Freemans Bay Volksschule und deren Familien dient der Radweg als Schulweg.



Foto: Dan Freeman, 2017.

RADSCHNELLWEGE IN KOPENHAGEN

Um nicht nur StadtbewohnerInnen, sondern auch PendlerInnen aus dem Umland zum Radfahren zu motivieren, setzen Städte wie Kopenhagen vermehrt auf gut gewartete, bis zu 15 Kilometer lange Radschnellwege, welche die Stadt mit den umliegenden Gemeinden verbinden. Eine Umfrage ergab, dass Radfahrende in Kopenhagen durchschnittlich 18 Kilometer pro Strecke radeln, 80 Prozent fahren täglich – auch bei Autoverfügbarkeit und im Winter.

Der Schulweg wird dabei nicht als isolierte Strecke, sondern als integraler Bestandteil der täglichen Bewegungsinfrastruktur für Schüler und Schülerinnen verstanden. Schüler- und schülerinnengerechte Schulwege und -vorplätze werden durch eine Kombination aus baulichen Innovationen, rechtlichen Sicherheitszonen und spielerischer Architektur umgesetzt. Die Schule Kalvebod Fælled Skole (Stadtteil Ørestad) gilt etwa als Paradebeispiel.

5 PARTIZIPATION UND AKTIVE MOBILITÄT AN SCHULEN

5.1 SCHULWEGE

Der Schulweg gehört für viele Schülerinnen und Schüler zu den ersten Situationen, in denen sie sich selbstständig im Straßenverkehr bewegen. Gerade im unmittelbaren Umfeld von Schulen kommt es aufgrund des Bring- und Abholverkehrs durch sogenannte „Elterntaxis" zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen. Dadurch entstehen potenzielle Gefährdungen für Schülerinnen und Schüler, was häufig dazu führt, dass noch mehr Eltern ihre Kinder mit dem Auto in die Schule bringen. Verschiedene Maßnahmen setzen genau hier an, um Schülerinnen und Schüler besser zu schützen und ihnen eine eigenständigere Mobilität zu ermöglichen.

Ein Beispiel ist die „Schulstraße – Wiener Modell": An Schultagen gilt jeweils 30 Minuten vor Unterrichtsbeginn und/oder nach Unterrichtsende ein temporäres Fahrverbot für Kraftfahrzeuge vor der Schule, zusätzlich abgesichert durch eine physische Absperrung. Begleitende Untersuchungen zu Pilotprojekten wie in der Wiener Vereinsgasse zeigten einen Rückgang des Verkehrsaufkommens und des Elternbringverkehrs, während mehr Kinder zu Fuß, mit dem Roller oder dem Rad zur Schule kamen. Eine solche Schulstraße kann ein erster Schritt zur dauerhaften autofreien Umgestaltung des Vorplatzes sein.

Mobilitätsagentur Wien: Errichtung einer „Schulstraße – Wiener Modell"
Informationen und Kriterien für die Umsetzung einer „Schulstraße – Wiener Modell".
www.wienzufuss.at/schulstrasse

Auch die Wegewahl selbst spielt eine Rolle: Empfohlen wird nicht zwingend die kürzeste, sondern eine verkehrsarme Strecke mit wenigen, gut überschaubaren Kreuzungen, die im Idealfall gemeinsam mit dem Kind mehrmals abgegangen oder abgefahren wird, bevor es den Weg allein zurücklegt. Ergänzend dazu bieten Städte und Organisationen pädagogisches Material, Schulwegtipps sowie Aktionen zur Mobilitätsbildung an (siehe S. 11-12 dieses Hefts).

Weitere Ansätze zur Erhöhung der Schulwegsicherheit sind organisierte Formen des gemeinsamen Zurücklegens des Schulwegs, z.B. Pedibus und Bicibus.

INFOBOX: PEDIBUS UND BICIBUS

Pedibus und Bicibus sind organisierte Formen des gemeinsamen Schulwegs zu Fuß oder mit dem Fahrrad, bei denen sich Kinder und Erwachsene zu fixen Zeiten an festgelegten Haltestellen treffen. Weitere Informationen:

Radlobby
www.bicibus.at
Klimaaktiv: Pedibus und Velobus – Handbuch
www.klimaaktiv.at/publikationen/handbuch-pedibus-und-velobus



Bicibus in Wien, Döbling. Foto: Andrea Leindl/Radlobby.

GOOD-PRACTICE-BEISPIEL:
Erlebnisweg Volksschule
Die Marktgemeinde Kottingbrunn (Niederösterreich) hat im Jahr 2025 einen breiten Geh- und Radweg zur Schule mit motorischen Geräten angelegt, um die aktive Mobilität der SchülerInnen zu fördern.
mobilitaetsprojekte.vcoe.at/projekt/erlebnisweg-volksschule-2025

TIPPS FÜR DEN UNTERRICHT
Klimafitte Straßenräume für die Zukunft planen
2 bis 6 Unterrichtseinheiten, ab der 6. Schulstufe

Die SchülerInnen schlüpfen in die Rolle von PlanerInnen und entwickeln Ideen für sichere, klimafitte und einladende Straßenräume rund um ihre Schule. Dabei berücksichtigen sie unterschiedliche Bedürfnisse der NutzerInnen wie Kinder, ältere Menschen, Zufußgehende und Radfahrende.
www.politik-lernen.at/kinderplanenklimafittestrassenraeume

5.2 SCHULVORPLÄTZE

Ein weiterer Ansatz zur Erhöhung der Schulwegsicherheit betrifft die Gestaltung des Raums direkt vor der Schule. Als schülerinnen- und schülergerecht gelten Schulvorplätze, die ausreichend Platz bieten, verkehrsberuhigt sind und über Aufenthaltsqualität verfügen, etwa durch Begrünung oder Sitzmöglichkeiten. In der Praxis erfüllen bislang nur wenige Standorte solche Kriterien.

Als Positivbeispiel gilt der **Schulvorplatz in der Pfeilgasse beim Lisette-Model-Platz in der Wiener Josefstadt**, wo frühere Parkflächen durch Grünflächen, Sitzmöglichkeiten und Raum für Unterricht im Freien ersetzt wurden.
Wo eine umfassende Umgestaltung baulich oder finanziell nicht möglich ist, dienen Schulstraßen mit temporärem Fahrverbot häufig als pragmatische Zwischenlösung. So zum Beispiel bei der **Volksschule Bad Hofgestein in Salzburg**, wo nach der Einrichtung einer Schulstraße der Verkehr im Umkreis der Schule während der Hol- und Bringzeiten stark zurückgegangen ist. Zusätzlich wurden innerhalb des schulischen Mobilitätsmanagements durch *klimaaktiv mobil* ein Schulwegplan und drei Elternhaltestellen im weiteren Umfeld umgesetzt. Der Schulwegplan hilft Eltern dabei, ihren Kindern sichere Schulwege zu zeigen.

Ein weiteres Positivbeispiel für die partizipative Gestaltung eines Schulvorplatzes lieferte der **Bildungsstandort Frohnleiten (Steiermark)**. Dort prägte starker Bring- und Holverkehr per PKW den Schulvorplatz. Die Stadtgemeinde Frohnleiten gestaltete den Bereich zu einer Begegnungszone um. Der neue Platz verbindet Spiel-, Verweil- und Verkehrsfunktionen, bleibt für Schulbusse, Lehrende und AnrainerInnen befahrbar, verlagert jedoch den privaten Bring- und Holverkehr von der Schule weg. Ergebnis: reduzierte Kfz-Belastung, mehr Sicherheit und Übersichtlichkeit sowie ein Vorplatz, der auch außerhalb der Schulzeiten als Treffpunkt genutzt wird.

TIPPS

Wir machen Wien:
Online-Toolbox „Kindgerechte Schulvorplätze"
wirmachen.wien/blog/der-wirmachenwien-workshop

Klimaaktiv: Leitfaden Schulstraße
www.klimaaktiv.at/publikationen/die-neue-schulstrasse

Wiener Spielstraßen
www.wien.gv.at/zusammenleben/spielstrassen-aktivitaeten

5.3 SERVICE

MOBILITÄTSBILDUNGSANGEBOTE

Netzwerk Verkehrserziehung:
Grundlagen der schulischen Verkehrs- und Mobilitätsbildung sowie Übersicht über das Netzwerk
www.netzwerk-verkehrserziehung.at

Bildung2030: Ein gutes Leben für alle: Mobilität & Rohstoffe. Ein kooperatives Brettspiel mit Rollenspiel-Elementen (ab 14 Jahren)
bildung2030.at/lernmedien/medientipp/ein-gutes-leben-fuer-alle-mobilitaet-rohstoffe

Deutscher Bildungsserver: Bildungsbox Mobilität. Verkehrswende im Unterricht
www.bildungsserver.de/onlineressource.html?onlineressourcen_id=62728

Klimaaktiv: Angebote zur Mobilitätsbildung
www.klimaaktivmobil.at/klimabildung/mobilitaetsbildung

Wiener Gesundheitsförderung (WiG):
- Projekt „Radeln und Rollern"
  www.wig.or.at/programme/gesunde-kinder/radeln-und-rollern
- WiG City Challenge – Gesundheitstouren durch den Bezirk
  www.wig.or.at/city-challenge#parent=graetzel

Übersicht der klimaaktiv mobil Radfahrschulen:
www.klimaaktivmobil.at/klimabildung/mobilitaetsbildung/radfahrkurse-fuer-schulen

FÖRDERMÖGLICHKEITEN FÜR SCHULEN

Forum Umweltbildung: Bildungsförderungsfonds
umweltbildung.at/unsere-angebote/bildungsfoerderungsfonds
Dieses Angebot gilt nur für ÖKOLOG- und Umweltzeichen-Schulen.
Mehr Infos unter: www.oekolog.at

www.umweltzeichen.at/de/bildung/schulen

Land Tirol: Förderungen für Mobilitätsprojekte
www.tirol.gv.at/verkehr/mobilitaetsplanung/foerderungen-fuer-mobilitaetsprojekte

Talente regional: Kooperationszuschuss
www.ffg.at/talente-regional/kooperationszuschuss

ÖFFENTLICHE FAHRRADVERLEIHSYSTEME

Öffentliche Fahrradverleihsysteme sind eine Form der Fahrradvermietung, bei der die Fahrräder im öffentlichen Raum für registrierte NutzerInnen zur Verfügung stehen. Das System hat sich ab Mitte der 1990er-Jahre in vielen Ländern etabliert.

Überblick der Fahrradverleihsysteme in österreichischen Städten:
de.wikipedia.org/wiki/Fahrradverleihsystem#Oesterreich

SCHULISCHES MOBILITÄTSMANAGEMENT – ANGEBOTE VON KLIMAAKTIV

Mobilitätsmanagement für Bildungseinrichtungen
www.klimaaktivmobil.at/klimabildung/mobilitaetsbildung/mobilitaetsmanagement-bildung

Leitfaden für Bildungs- und Jugendeinrichtungen
www.klimaaktiv.at/publikationen/mobilitaetsmanagement-fuer-bildungs-und-jugendeinrichtungen

Lösungen für Bildungseinrichtungen
www.klimaaktivmobil.at/klimabildung/mobilitaetsbildung/mobilitaetsmanagement

BILDUNGSANGEBOTE DER MOBILITÄTSAGENTUR WIEN

Die Mobilitätsagentur Wien fördert mit kostenfreien Bildungsangeboten eine sichere, klimafreundliche und gesunde aktive Mobilität. Für **Kindergärten und Schulen** stehen zielgruppenspezifische Bildungsangebote, Unterrichtsmaterialien, Workshops und Radfahrtrainings zur Verfügung. Dabei werden Kinder und Jugendliche unterstützt, ihre Schul- und Freizeitwege sicher, selbstständig und aktiv zurückzulegen und Themen wie Verkehrssicherheit, Klimaschutz und Gesundheit vermittelt.
mobilitaetsagentur.at

- Unterrichtsmaterial für SEK I
  mobilitaetsagentur.at/bildung/angebot/mobilitaetspaket
- Radfahrkurse und -trainings
  www.fahrradwien.at/radfahrkurse

AKTIONSIDEEN UND INSPIRATIONEN

Bundeszentrale für politische Bildung: Schülerwettbewerb zur politischen Bildung
Teilnahme auch mit Bezug zur Verkehrs- und Mobilitätsbildung möglich.
www.politik-lernen.at/wettbewerbpb

Klimaaktiv: Good practices (Filter Klimabildung/Mobilität)
www.klimaaktiv.at/good-practices

Klimaaktiv: Mitmach-Kampagne „Österreich radelt“
www.klimaaktivmobil.at/klimabildung/mobilitaetsbildung/oesterreich-radelt-fuer-schulen

Klimabündnis: Klimameilen-Kampagne
www.klimabuendnis.at/angebote/klimameilen-kampagne

Teachers for Future Österreich: BNE-Paket für Schulen – Mobilität als Gamechanger
www.teachersforfuture.at/schulressourcen/bne-paket-fuer-schulen-mobilitaet

ÖKOLOG Schulnetzwerk: Aktionsideen und Unterrichtsmaterial zum Thema Mobilität
www.oekolog.at/für-den-unterricht/ökolog-aktionsbereiche/lebensräume-mobilität

VCÖ: Vorbildhafte Mobilitätsprojekte
www.mobilitaetsprojekte.vcoe.at

BEITRAG ZUR LESEFÖRDERUNG



Alles in Bewegung. Wie wir von A nach B und die Dinge zu uns kommen.
Callsen, Söhnke. Weinheim: Beltz & Gelberg, 2022. 94 Seiten. 8 bis 12 Jahre.
In diesem Buch werden verschiedene Formen von Bewegung entdeckt: vergangene, alltägliche und mögliche zukünftige Bewegungsformen. Vom Personenverkehr und Gütertransport, über Sport bis zu den Abläufen im eigenen Körper.
Mit kindgerecht aufbereiteten Fakten liefert dieses Buch viele Gesprächsanlässe beim gemeinsamen Lesen. Die Illustrationen helfen, die Informationen leichter zu verarbeiten und lockern die informativen Texte auf. Bild: Beltz & Gelberg.
www.stiftunglesen.de/loslesen/lesetipps-und-aktionsideen/detail/alles-in-bewegung

6 UNTERRICHTSBEISPIEL: WER NUTZT DIE STRASSE UND BRAUCHT WIE VIEL PLATZ?

Dauer	2 Unterrichtseinheiten
Schulstufe	4. bis 13. Schulstufe
Materialien	Maßbänder, Straßenmalkreide, Klemmbretter, Stifte, Papier
Hinweis	Die Unterrichtseinheiten finden im Freien und in der Klasse statt.
Methoden	Kleingruppenarbeit, Messungen, Diskussion und Reflexion
Lehrplanbezug	Politische Bildung, Geographie
Kompetenzen	Urteilskompetenz, Methodenkompetenz
Zielsetzungen	Die SchülerInnen erforschen den Straßenraum und untersuchen, wie viel Platz den verschiedenen Verkehrsarten zur Verfügung steht. Mit dieser Übung wird das Bewusstsein dafür geschärft, dass der öffentliche Straßenraum für verschiedene Mobilitätsformen unterschiedlich viel Platz bietet und dass die bestehende Raumverteilung kritisch hinterfragt werden kann.

Ablauf

1. Einstieg (20 Min.)

Zum Einstieg spricht die Lehrkraft mit den SchülerInnen über das Thema Mobilität und regt sie mit folgenden Fragen zum Nachdenken und Diskutieren an:

- Wie sind Menschen im Straßenverkehr unterwegs?
  - Welche Verkehrsmittel nutzen Kinder, Jugendliche, Erwachsene und ältere Menschen am häufigsten?
  - Warum entscheiden sich Menschen für ein bestimmtes Verkehrsmittel?
- Was macht es manchmal schwierig, klimafreundlich unterwegs zu sein?
  - Welche Hindernisse gibt es, wenn man zu Fuß gehen, mit dem Fahrrad oder mit dem Roller fahren möchte?
  - Was müsste sich ändern, damit mehr Menschen diese umweltfreundlichen Verkehrsmittel nutzen?

Anschließend erklärt die Lehrkraft, dass der Straßenraum begrenzt und zwischen unterschiedlichen Nutzungs- und Verkehrsformen aufgeteilt ist. Die SchülerInnen werden nun gemeinsam untersuchen, welche Verkehrsarten wie viel Platz benötigen und überlegen inwieweit diese Aufteilung gerechtfertigt ist.

2. Erhebung: Wer bekommt am meisten Platz? (ca. 40 Min.)

Die SchülerInnen werden in zwei Gruppen aufgeteilt, die je nach Bedarf und Möglichkeit jeweils von einer Betreuungsperson begleitet werden. Jede Gruppe erhält ein Arbeitsblatt mit unterschiedlichen Aufgaben (siehe Arbeitsblatt). Anschließend erkunden die Gruppen das Umfeld der Schule und erfüllen folgende Aufgaben:

Gruppe 1: Platzverbrauch

a) Die SchülerInnen vermessen – abhängig von den örtlichen Gegebenheiten – den Gehsteig, den Radweg, gegebenenfalls die Fahrbahn sowie einen Autoparkplatz. Sofern unterschiedliche Gehsteig-, Radwegbreiten etc. im Schulumfeld vorhanden sind, können mehrere davon gemessen werden.

Wie viele Personen bzw. Verkehrsmittel haben auf ihrem jeweiligen Verkehrsweg nebeneinander Platz? Falls die Fahrbahn nicht vermessen wird, kann hier auch ein Autoparkplatz herangezogen werden.

b) Die SchülerInnen bilden Kleingruppen und suchen einen freien Autoparkplatz. Falls kein Parkplatz zur Verfügung steht, wird eine Fläche von 12 m² (2 x 6 m) mit Straßenkreide markiert, in die sich die SchülerInnen stellen können. Sie schätzen und finden anschließend heraus, wie viele SchülerInnen, Fahrräder und Roller (Scooter) jeweils auf einem Autoparkplatz Platz finden könnten. Dafür können z.B. entweder Fahrräder auf einem Autoparkplatz nebeneinandergestellt werden (empirischer Weg) oder die Länge eines Autoparkplatzes durch die Breite eines Fahrrads dividiert werden (rechnerischer Weg). Welche Kleingruppe hat die Anzahl am besten geschätzt?

Gruppe 2: Verkehrszählung

c) Die SchülerInnen gehen zu zweit an eine Kreuzung oder einen verkehrsreichen Ort und zählen wie viele Personen zu Fuß, mit dem Rad, Roller oder mit dem Auto unterwegs sind. Dafür wird eine Strichliste geführt. Es wird auch erhoben, wie viele Personen sich in den vorbeifahrenden Autos befinden.

Diskussion und Reflexion (ca. 30 Min.)

Alle Gruppen treffen sich anschließend wieder im Klassenzimmer und tauschen sich über ihre Beobachtungen und Messergebnisse aus. Im Anschluss wird gemeinsam diskutiert, wie der Straßenraum genutzt werden könnte, wenn der vorhandene Platz anders verteilt wäre. Mögliche Nutzungen sind beispielsweise spielen, plaudern, flanieren, sitzen, spazieren, picknicken, musizieren, breite Fahrradwege oder das Anlegen von Grünflächen.

Zusatzfragen für SEK II (systemische Reflexion)

- Wer entscheidet, wie öffentlicher Raum aufgeteilt wird, und welche Interessen und AkteurInnen spielen dabei eine Rolle? Welche Interessenskonflikte können dabei entstehen?
- Inwiefern kann mangelnde Barrierefreiheit im öffentlichen Raum zu sozialer Ausgrenzung führen? Welche Alltagssituationen fallen euch dazu ein?
- Ist die Gestaltung des öffentlichen Raums eher eine technische/planerische Frage oder eher eine Frage von Demokratie und Partizipation? Begründet eure Position.
- Warum ist die Umverteilung von Verkehrsflächen zugunsten des Klimaschutzes und Erhöhung der Lebensqualität oft politisch umstritten?
- Wie würde unsere Gemeinde/Stadt aussehen, wenn alle Autoparkplätze durch Aufenthaltsplätze, Spielplätze, Grünflächen, Gehwege usw. ersetzt würden? Wie würde sich der öffentliche Raum und dessen Nutzung verändern? Wäre eine solche Umgestaltung wünschenswert? Welche positiven oder negativen Effekte wären zu erwarten?

Quelle	Talente Regional Projekt EKLISTRA – Enkel- und klimafitte Straßenräume Dieses Unterrichtsbeispiel kann als Workshop im Rahmen dieses Projekts in Wien, Niederösterreich und Burgenland gebucht und mittels Kooperationszuschuss bis Juni 2027 auch finanziert werden. Kontakt: Tadej Brezina tadej.brezina@tuwien.ac.at Info Kooperationszuschuss (für Projekte österreichweit): www.ffg.at/talente-regional/kooperationszuschuss
Online unter	www.politik-lernen.at/werbrauchtwievielplatz

ARBEITSBLATT: WER NUTZT DIE STRASSE UND BRAUCHT WIE VIEL PLATZ?

Gruppe 1: Platzverbrauch

a) Wieviel Platz braucht ein/e ...?

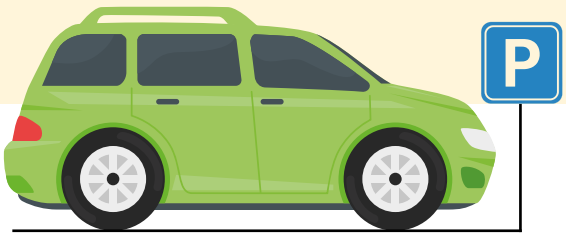


Anzahl Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen, die nebeneinander Platz haben:

... Gehsteig
Breite: _____ **m** _____

... Fahrradweg
Breite: _____ **m** _____

... Autofahrbahn
Breite: _____ **m** _____



... Autoparkplatz
Länge: _____ **m**
Breite: _____ **m** _____

b) Wie viele ... passen auf einen Autoparkplatz?

... Schüler und Schülerinnen

Schätzung	Messung

... Fahrräder

Schätzung	Messung

... Roller

Schätzung	Messung

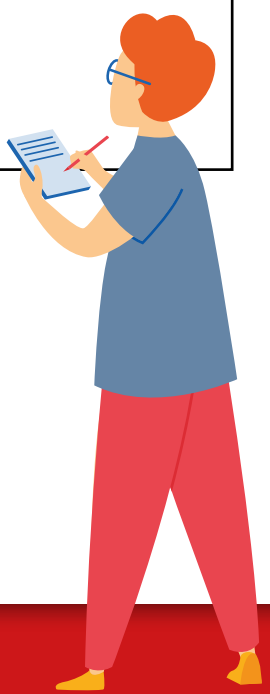
ARBEITSBLATT: WER NUTZT DIE STRASSE UND BRAUCHT WIE VIEL PLATZ?

Gruppe 2: Verkehrszählung

Datum: _____ **Ort:** _____

Beginn Zählung: _____
Uhrzeit

Anzahl Zufußgehende	
Anzahl Radfahrer und Radfahrerinnen	
Anzahl Rollerfahrer und Rollerfahrerinnen	
Anzahl Autos	
Wieviele Personen sitzen im Auto?	



Durchschnittliche Anzahl Personen pro Auto: _____

Ende Zählung: _____
Uhrzeit

WEITERE UNTERRICHTSBEISPIELE ZUM THEMA MOBILITÄT IN DER PRAXISBÖRSE – ONLINE-DATENBANK MIT UNTERRICHTSIDEEN VON ZENTRUM *POLIS*

WAS BEDEUTET BARRIEREFREIHEIT?

1 bis 2 Unterrichtseinheiten, ab der 5. Schulstufe

Die SchülerInnen setzen sich mit dem Thema Barrierefreiheit auseinander und erarbeiten, was Barrierefreiheit bedeutet und in welchem Zusammenhang sie mit Behinderung und dem öffentlichen Straßenraum steht. Die SchülerInnen erkennen, warum es wichtig ist, den öffentlichen Raum möglichst barrierefrei zu gestalten, und dass davon letztlich alle VerkehrsteilnehmerInnen profitieren.

www.politik-lernen.at/wasbedeutetbarrierefreiheit

MOBILITÄTSERHEBUNG

2 bis 6 Unterrichtseinheiten, ab der 4. Schulstufe

Die SchülerInnen reflektieren ihr tägliches Mobilitätsverhalten, indem sie eine Woche lang ihre Fortbewegungsgewohnheiten erfassen und die Daten anschließend auswerten und analysieren.

www.politik-lernen.at/mobilitaetserhebung



WEITERE METHODEN- UND RECHERCHETIPPS

PRO-CONTRA-DEBATTE

Soll Klimaschutz im Verkehr Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr haben?

Die SchülerInnen werden in zwei Gruppen eingeteilt. Eine Gruppe vertritt die Position, dass Klimaschutz bei der Verkehrsplanung Vorrang haben sollte, während die andere Gruppe sich dafür ausspricht, dass der motorisierter Indiviudalverkehr nicht eingeschränkt werden darf. Beide Gruppen bereiten sich auf die Debatte vor und sammeln fundierte Argumente für ihre Position und belegen diese möglichst mit Beispielen. Zusätzlich setzen sie sich mit möglichen Gegenargumenten auseinander, um diesen entgegnen zu können. Abschließend bereitet jede Gruppe für die Diskussion ein kurzes Statement vor, in dem sie ihre Position zusammenfasst.

Im Anschluss daran findet eine Pro-Contra-Debatte statt. Die Gruppen stellen ihre Argumente abwechselnd vor und reagieren auf die Beiträge der Gegenseite sachlich und respektvoll. Ziel der Debatte ist es nicht, die Gegenseite zu überzeugen, sondern unterschiedliche Perspektiven auf die Mobilitätswende nachvollziehbar darzustellen und kritisch zu reflektieren.

BILDANALYSE

Mobilitätswende Stadt und Land

Die Lehrkraft teilt die Klasse in zwei Gruppen auf. Eine Gruppe analysiert einen Platz in einer Stadt, die andere einen Dorfplatz bzw. eine Ortsdurchfahrt. Beide Gruppen erhalten jeweils Fotografien mit Aufnahmen vor und nach der Umgestaltung, die von der Lehrkraft ausgesucht wurden. In den beiden Kleingruppen analysieren die SchülerInnen die Bilder anhand folgender Fragen und halten ihre Ergebnisse in einer kurzen Präsentation fest:

- Beschreibt möglichst genau, was auf den Bildern zu sehen ist.
- Wie hat sich der öffentliche Raum verändert?
- Welche Verkehrsmittel prägen den jeweiligen Raum und welche Personengruppen nutzen ihn?
- Welche Vor- und Nachteile ergeben sich durch die Umgestaltung?

Anschließend präsentieren die Gruppen ihre Ergebnisse in der Klasse und vergleichen die beiden Fallbeispiele. Gemeinsam werden Unterschiede und Gemeinsamkeiten zwischen der Umgestaltung des öffentlichen Raums in städtischen und ländlichen Räumen herausgearbeitet.

7 WEITERFÜHRENDE LINKS

ORGANISATIONEN, PLATTFORMEN, NETZWERKE

Netzwerk Verkehrserziehung
Das Netzwerk Verkehrserziehung ist ein Angebot des Bundesministeriums für Bildung zur schulischen Verkehrs- und Mobilitätsbildung. Es richtet sich an Lehrkräfte, Eltern und Interessierte und bietet Unterrichtsmaterialien, Ansprechpersonen in den Bundesländern, Informationen zur Verkehrssicherheit und eine Praxisbörse an.
netzwerk-verkehrserziehung.at
bildung.gv.at/theme/nwverkehrserziehung/praxis.php

beteiligung.st
Die Fachstelle für Kinder-, Jugend- und BürgerInnenbeteiligung in der Steiermark setzt sich für Beteiligung, Mitsprache und Mitbestimmung ein, besonders für Kinder und Jugendliche, die mit politisch Verantwortlichen in Kontakt treten wollen.
www.beteiligung.st

Forum Umweltbildung
Förderung von Bildung für Nachhaltige Entwicklung (BNE) im Auftrag des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Klima- und Umweltschutz, Regionen und Wasserwirtschaft und des Bundesministeriums für Bildung.
umweltbildung.at

Grätzlrad
Grätzlrad ist ein Angebot der Mobilitätsagentur Wien, über das Transporträder kostenlos bei lokalen Standorten – etwa Geschäften oder Vereinen – ausgeliehen werden können.
www.graetzlrad.wien

Interrail
Interrail ermöglicht flexibles Bahnreisen durch Europa und fördert damit eine klimafreundliche Alternative zu Flug- und Autoverkehr.
www.interrail.com/de

Lokale Agenda 21 Wien
Unterstützt BürgerInnen dabei, ihre Nachbarschaft mitzugestalten. In Grätzllaboren und über das Programm Grätzloase entstehen gemeinsam mit Stadtverwaltung und Bezirkspolitik Projekte zu öffentlichem Raum, gutem Zusammenleben und nachhaltiger Mobilität.
www.la21.wien/projekte
Filter: Thema/Mobilität

Radlobby
Die Radlobby vertritt als österreichischer Bundesverband mit über 10.000 Mitgliedern die Interessen des Alltagsradverkehrs. Sie setzt sich in allen Bundesländern für sichere, komfortable Radinfrastruktur ein und ist Herausgeberin der Zeitschrift *Drahtesel*.
www.radlobby.at
www.drahtesel.or.at

Umweltbundesamt
Als Institution für Umwelt, Klima und nachhaltige Entwicklung in Österreich trägt das Umweltbundesamt zur Gestaltung einer lebenswerten Zukunft bei, in der Umwelt- und Klimaschutz eine Grundlage für gesellschaftliches und wirtschaftliches Handeln ist.
www.umweltbundesamt.at/mobilitaet

VCÖ – Mobilität mit Zukunft
Der VCÖ ist eine gemeinwohlorientierte Organisation für Mobilität und Transport. Er setzt sich für ein ökologisch verträgliches, ökonomisch effizientes und sozial gerechtes Verkehrssystem ein. Für Schulen sind insbesondere der VCÖ-Mobilitätspreis, die Mobilitätsprojektdatenbank und die Publikation „Gesunde Städte durch gesunde Mobilität" interessant.
vcoe.at/mobilitaetspreis
mobilitaetsprojekte.vcoe.at
vcoe.at/gesunde-staedte

Walk Space
Der österreichische Verein für Zufußgehende setzt sich für ein besseres Fußwegenetz, sichere Straßenräume und mehr Aufenthaltsqualität ein und vertritt die Interessen Zufußgehender gegenüber Politik und Verwaltung.
www.walk-space.at

Wir machen Wien
Initiative für partizipative Umgestaltung des öffentlichen Raums in Wien. Mit Anleitungen, Tipps, Workshops und Tools.
wirmachen.wien

VERANSTALTUNGEN

Bike Festival
Das Bike Festival ist Österreichs größtes Fahrrad-Event und findet jährlich am Wiener Rathausplatz statt. An zwei Tagen präsentieren Aussteller ihre Fahräder. Die *Radparade* bildet den Abschluss der Veranstaltung.
www.bikefestival.at

Critical Mass
Die Critical Mass ist eine weltweit stattfindende Radfahraktion, so auch in allen Bundesländern, bei der Radfahrende regelmäßig gemeinsam durch die Stadt fahren, um für mehr Platz und Sicherheit für den Radverkehr im Straßenraum einzutreten.
www.criticalmass.at

Cycle Cinema Club
Der Cycle Cinema Club ist Wiens pedalbetriebenes Open-Air-Kino: Der Strom für die Filmvorführung wird ausschließlich von BesucherInnen auf Stromgeneratorrädern erzeugt, die Vorführungen finden kostenlos an wechselnden Orten statt.
www.cyclecinemaclub.at

Kidical Mass
Die Kidical Mass ist eine österreichweite Fahrraddemonstration für Kinder und Familien, die mehrmals jährlich stattfindet und sich für kindgerechte Radinfrastruktur, autofreie Schulumgebungen und sicheres Radfahren für Kinder einsetzt.
www.kidicalmass.at

Radparade
Die Radparade ist eine jährliche Kundgebung der Radlobby in Wien, bei der tausende Radfahrende durch die Innenstadt fahren, um für mehr Platz und bessere Bedingungen für den Radverkehr zu werben.
www.radparade.at

LESETIPPS DER BUNDESZENTRALE FÜR POLITISCHE BILDUNG

Müller-Salo, Johannes: Auf Achse. Arbeit, Wohnen und die Zukunft der Mobilität, 2026.
www.bpb.de/shop/buecher/schriftenreihe/577205/auf-achse

Aus Politik und Zeitgeschichte, Nr. 51-52: Lokale Verkehrswende, 2023.
www.bpb.de/shop/zeitschriften/apuz/lokale-verkehrswende-2023

Canzler, Weert et al.: Ausgebremst? Zukunft der Mobilität. In: Themenblätter im Unterricht, Nr. 135, 2023.
www.bpb.de/shop/materialien/themenblaetter/521350/ausgebremst-zukunft-der-mobilitaet

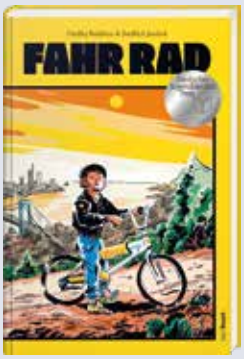
Fluter: Wieso ist der ÖPNV in Luxemburg kostenlos? Reihe „Wie macht ihr's?", 2023.
www.bpb.de/mediathek/fluter-videos/520347/wieso-ist-der-oepnv-in-luxemburg-kostenlos

Podcast „Schere, Stein, Politik": Was uns betrifft – Mobilität, 2020.
www.bpb.de/mediathek/podcasts/schere-stein-politik/314313/mobilitaet

Umwelt und Verkehr. Themenblätter im Unterricht, Nr. 113, 2016.
www.bpb.de/shop/materialien/themenblaet-ter/236222/umwelt-und-verkehr

Canzler, Weert: Zukunft der Mobilität: An der Dekarbonisierung kommt niemand vorbei. In: Aus Politik und Zeitgeschichte, Nr. 31-32/2015.
www.bpb.de/shop/zeitschriften/apuz/209960/zukunft-der-mobilitaet

BEITRAG ZUR LESEFÖRDERUNG



Fahr Rad! Fahrrad, Freiheit, Leidenschaft.
Buddeus, Ondřej. Düsseldorf: Karl Rauch Verlag, 2024. 120 Seiten. Ab 10 Jahren.
Dieses im Graphic-Novel-Stil illustrierte Sachbilderbuch geht der Frage nach, woher die Leidenschaft für das Fahrrad kommt und was es mit unserem Körper und unseren Gefühlen macht, wenn wir Fahrrad fahren. Von der Erfindung des Fahrrads während der napoleonischen Kriege über den menschlichen Gleichgewichtssinn und den Radsport bis zu den ökologischen Vorteilen des Fahrradfahrens, die das Klima und den Verkehr in heutigen Großstädten entlasten, wird eine Vielfalt an Themen abgedeckt. Aus dem Tschechischen von Lena Dorn. Mit Illustrationen von Jindřich Janíče. Bild: Karl Rauch Verlag.
karl-rauch-verlag.de/buecher/titel/fahr-rad.html



Begriffsklärungen in leicht verständlicher Sprache finden sich im Politiklexikon für junge Leute, z.B. zu:

EMPOWERMENT
www.politik-lexikon.at/empowerment

NACHHALTIGKEIT
www.politik-lexikon.at/nachhaltigkeit

PARTIZIPATION
www.politik-lexikon.at/partizipation

PETITION
www.politik-lexikon.at/petition

UMWELTSCHUTZ
www.politik-lexikon.at/umweltschutz



polis aktuell 4/2026: MOBILITÄT. LEBENSRAUM SCHULE MITGESTALTEN

AutorInnen: Nikolai Weber-Attems, Ingrid Ausserer
Titelbild: Talente Regional Projekt EKLISTRA, Enkel- und klimafitte Straßenräume
Grafische Elemente: Magnific
Grafik: Susanne Klocker

Herausgeber:
Zentrum *polis* – Politik Lernen in der Schule
Helferstorferstraße 5, 1010 Wien
T 01/353 40 20

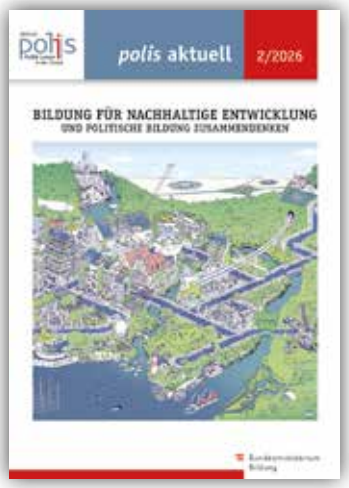
> service@politik-lernen.at
> www.politik-lernen.at

Zentrum *polis* arbeitet im Auftrag des Bundesministeriums für Bildung, Abteilung I/10 [Politische Bildung/ Demokratiebildung]. Projektträger: Wiener Forum für Demokratie und Menschenrechte

Monatlicher Newsletter:
> www.politik-lernen.at/newsletter

Die letzten Ausgaben auf einen Blick:







Dieses Heft gibt es auch online: www.politik-lernen.at/polisaktuell-mobilitaet